

유럽 각국의 항공우주산업 육성전략

세계의 항공우주산업은 냉전체제 붕괴를 계기로 국가 계획에 의한 자국내 산업 구조에서 국경을 초월한 국제 경쟁의 시대로 전환되어 국제간의 협력, 협조 등이 상행하는 환경 변화가 뚜렷해지고 있다. 게다가 기업내의 사업구조 전환을 비롯하여 존속을 대상으로 한 기업간의 통폐합이 최근 수 년간 적극적으로 전개되는 새로운 풍토가 조성되고 있다.

특히 세계 항공우주시장의 약 60%를 차지하는 미국에서 항공우주 시스템의 설계, 제조를 담당하는 기업이 1980년의 200개사에서 지금은 단 3개사로 집약되고 말았다. 이에 대항하려는 유럽 업체는 세계시장에서 살아남기 위한 방책으로 유로 통화 통합과 국가 차원에서의 기업 통합이 활발해지고 있다. 이런 배경을 두고 영국, 프랑스, 독일의 3개국 항공우주산업합계가 마련한 업계전망을 간추려 전하려고 한다.

영국

국가 지원하에 세계전략 구상

영국의 항공우주산업계는 수익력이 있는 대기업으로 구성되어 있고 세계시장에서 고도의 기술적 경쟁력과 생산성으로 경쟁이 가능한 상태에 있다. 유럽내는 물론 미국과 여타 시장을 향해 단독으로 수출하여 좋은 성과를 올리고 있으며 45억달러 이상을 북미에 직접투자하고 있다는 점에서 영국 항공우주산업의 세계화에 다른 유럽국가보다 유리한 위치에 있다.

영, 불, 독 3개국에 의하여 1997년 말에 거론된 European Aerospace and Defence Co. (EADC) 구상에서 중심적 존재가 될 가능성이 있는 BAe의 입장은 분명하다. 즉 BAe는 세계의 항공우주산업이

장차 2~3개회사에 의하여 지배될 것이라고 예상하고 있다.

따라서 영국의 기체 및 주요 기기 제작사들이 세계적 규모의 공동기업에서도 주요한 역할을 담당하도록 바라고 있다. 이러한 새로운 구조에서 미국이 주도권을 쥐게 되겠지만 우선은 유럽의 산업을 시스템적으로 일원화함으로써 미국과 경쟁을 하고 대등한 파트너의 입장에서 제휴할 수 있는 조직체를 만드는 것이 필수적인 과제이다.

미국이나 여타의 다른 나라 기업과 경쟁할 수 있고, 세계적으로 경쟁력이 있는 유럽기업의 창설이 필요하지만 일반적으로 유럽 기업은 경쟁력이나 수익성 면에서 미국 기업만 못하다. 따라서 살아 남기 위해서는 유럽의 산업계는 명확히 설정된 경영방침에 따라 운영되는 초

국가적 기업에 의해 그 효율성과 생산성을 최대한으로 발휘할 수 있도록 형성되어야 할 것이다.

그러나 국내에서 합리화가 가능하고 타당한 경우도 있다. 이미 영국의 많은 기업이 실행하고 있는 외국 기업으로부터의 직접 투자에 의한 합작기업의 창설이라는 선택도 있을 수 있다. 특히 영국의 기 산업 분야가 보다 세계적 규모의 시장을 보고 있는 상황에서 유럽역내 여러 나라나 혹은 역외의 여러 나라와 제휴하는 편이 영업적, 기술적 이득에 타당성이 있고 또한 수익성도 높다.

항공우주회사는 경영상의 결정을 자유롭게 할 수 있어야 한다. 영국 항공우주산업의 구매정책은 정치적 개입이 허용되지 않는 제도적 보장을 마련하고 있다. 영국의 항공우주산업은 유럽의 요새화정책, 미국의 고립화 정책, 기타 장벽을 불문하고 무역과 투자에 대한 새로운 장애를 만드는 데는 전적으로 반대하는 입장에 있다.

영국 정부와 산업계는 외국이 영국기술취득을 원할시 지원하고 있다. 이것은 영국의 산업이 세계시장에서 제휴와 경쟁을 벌이는데 유리하게 하고 유럽 산업계에서 주도

적 위치를 유지하게 하는데 필요한 기반을 제공하는 것이다.

세계화의 과정에서 영국의 입장은 산업계와 정부가 충분히 조정되어야 한다. 여기에는 영국 항공우주산업의 장래에 대하여 정부측에서 분명하게 규정된 비전과 세계시장에서 경쟁력이 있는 산업이 되도록 밀어 주는 정책이 요망된다.

프랑스

산업 기반 확보에 최선

유럽의 항공우주와 방위산업은 유럽 방위산업의 조직과 목적에 대하여 불안정한 시기에 직면하고 있다. 여러기업들을 재편해야할 필요성은 확인되고 있으나 EU의 조약 규정에 따르면 방위, 무기 산업에 관한 결정은 각국 정부의 관할하에 놓여 있으며 정부간 회의도 이 문제를 다룰 권한을 가지고 있다.

현재까지 두 가지 정책이 취해져 왔다. 하나는 EC 위원회에 의하는 것으로 방위산업 재편에 관하여 일련의 보고서를 EC위원회에 제출하고 있다. 다른 하나는 프랑스, 독일, 이탈리아, 영국 등 각국의 정부가 공동 무기 협력기구의 설립에 대한 합의이다. 동시에 NATO도 반대가 아니라 무기국의 창설을 촉진하고 있다. 그러나 다방면의 정책은 경쟁력 있는 사업과 기술 기반을 형성하는데



어려움을 겪고 있다.

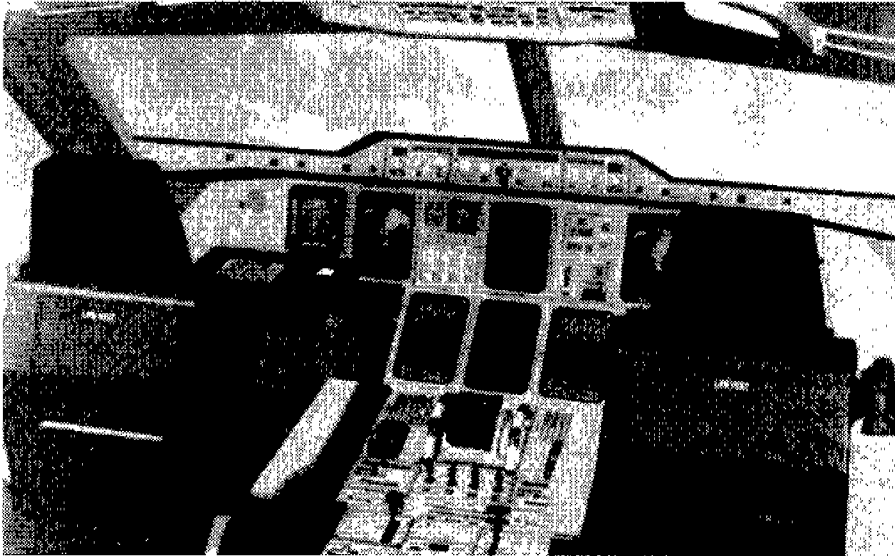
실제로 불안정한 인상은 남아 있고 다시 각국과 EU가 재편에 필요한 수단을 강구하지 못한다는 사실이 불안정한 인상을 강하게 하고 있다. 특히 각국과 EU는 회사의 법적 지위, 조세정책의 조정, 방위제품의 역내 이동과 수출을 규정하는 명확한 법규의 책정을 마련하지 못하였다.

프랑스의 항공우주산업은 1996년에 끝난 5년에 걸친 하강을 보인 뒤 현재 세계 민간항공기 시장의 성장의 덕으로 대체로 양호한 성과를 보이고 있다. 그렇지만 프랑스의 항공우주산업은 현실적인 곤란에 직면하고 있는 사실을 숨길 수 없다. 현재 유럽에서는 최대이고 미국에 이어 세계 2위인 프랑스 항공우주산업도 스스로 직면하고 있는 많은 제약과 불안정 때문에 악

화 될 수 있다. 이러한 악체화 요인은 주로 프랑스의 방위지출 계획의 실시에 있어 일련의 모순으로 산업구조의 재편을 지연시킨 결과를 낳고 있다.

유럽 전체를 두고 볼 때 산업계는 아직 EU 내에서는 경제, 산업 정책, 교통법규, 그리고 회사의 법적 지위 등에 대한 기본적인 사항이 결정되지 못하고 있다. 동시에 항공우주 기업도 EU의 관료적 형식주의에 방해되고 있으며 더욱이 각국 정부에 의해 유럽 항공우주 방위 산업을 설립하도록 요청되고 있다.

세계적 시장에서 미국은 정부의 결정적인 정치적, 재정적 지원을 받고 있는 거대규모의 합병이 특히 항공우주 산업에서 주목되고 있다. 지위 확보와 살아 남기를 도모하기 위해서 유럽의 정부와 산업계는 건



공통점이 많은 에어버스의 조종실 내부

전하고 활동적인 산업구조를 형성하기 위하여 혁신적인 중소기업과 함께 소수의 주요 그룹간에서 일관되게 산업기반을 창조하기 위하여 모든 노력을 기울여야 할 형편이다. 이 목적을 위하여 국내에서 기술, 경제, 고용의 면에서 중요한 역할을 하고 있는 프랑스 항공우주산업계는 주도적인 역할을 다해야 할 것이다.

독일

범 유럽 계획에 적극 참가

독일의 항공우주산업이 장래의 성장을 기약하기 위해서는 대규모 범 유럽 계획에 보다 적극적으로 참가하여 그 역할을 다해야 할 것이다. 여기서 말하는 장래란 '유럽'을 뜻하는 것으로 유럽의 항공우주

산업이 가지고 있는 기술적, 경제적 영광이 오랜 역사를 이어가는 것을 뜻하는 것이다. 바야흐로 유럽은 전체적인 산업의 집약화를 단행하는 행동을 시작할 시기가 온 것이다. 이것은 현재와 같은 국가를 단위로 한 회사로는 세계의 성장하는 시장을 향하여 미국과의 경쟁에 이길 수 없기 때문에 범 유럽 규모로 대응할 시기가 온 것이다.

구체적인 예를 들면 미국의 보잉사나, 록히드 마틴, 레이디온 등 거대 기업의 출현으로 인한 시장 지배력과 수익성은 유럽의 산업이 오늘까지 이룩한 모든 것을 형편없는 난쟁이로 만드는 것이다. 이런 상황에서 유럽의 기업이 성공을 거두려면 폭넓은 시장 접근력을 얻어 광범위한 전문 기술과 숙련성을 유지하면서 장래의 계획에 능동적으

로 참가할만한 자금력이 있어야 할 것이다.

그런 의미에서 유럽의 집약화를 향한 초기적인 대책이 우주, 방위용 전자, 유도무기 분야에서 이미 실시되고 있다. 범 유럽의 집약화를 위한 구조개선에는 다음과 같은 두 가지 기본적 신념이 필수적이다.

첫째, 세계적 경쟁력을 가진다는 것은 사기업의 원칙에 따라 운영되고 정치적 이해관계보다는 시장의 요구나 이익 추구의 의사에 따라 동기가 부여되는 조직에 의해서만 가능하다.

둘째, 유럽의 집약화에 참가하는 모든 당사자는 독점적 주도권을 주장하지 않아야 한다. 그리고 국가 주권적 측면을 버릴 생각을 가져야 한다.

이러한 집약화의 과정은 주요 계약자에 한정되지 않고 완제품의 공급자도 참가 시켜야 한다.

예를 들면 항공기용 완제품 또는 조종실용 장치를 공급할 수 있는 회사 등은 기체 제작자와 위험 공동부담 동반자가 될 수 있을 것이다.

독일 항공우주산업의 경쟁력은 이 분야에서 중소기업에 의하여 지탱되어 온 바가 크다. 이들 중소기업

업은 고객요구의 변동에 신속하고도 유연하게 대응할 수가 있는 것이다.

또한 소규모의 기업에도 새로운 기회가 찾아오고 있다. 완제품 제조업자와 부품 제조업자 사이의 집약화는 기업이 점점 그 핵이 되는 사업에 집중하게 되어 보다 복잡하고 정밀한 일거리를 외부에 보내는 일이 많아지고 있다. 따라서 주도적인 제작사와 기기 산업과의 전통적이고 원활하고 신뢰할 수 있는 협력 관계는 보다 중요성을 더해 준다. 독일항공우주공업협회(BDLI)는 이런 경향을 인식하고 중소기업 대책을 실시하고 있다.

독일의 항공우주산업은 21세기의 도전에 응할 준비를 서둘고 있다. 경쟁력 있는 건전한 산업 구조와 경제의 기초를 굳히는 일이야말로 그러한 장래를 구축해 갈 우수한 기반이 될 것이다. 유럽 기업이 장기적으로 경쟁력을 유지할 수 있기 위해서는 당해 기업이 기능할 수 있는 정치적 법률적 조직 만들기 주력해야 한다. 유럽에는 아직도 당해 기업의 경영을 유지하는데 필요한 명확한 회사법과 세법이 결여되어 있다.

유럽의 각국정부가 당분간 군용기 및 방위 기술에 대하여 독일 산업계의 주요 고객이라는 사실에서 유럽의 공동 계획, 유럽의 통일 수

출 규칙, 장래의 전략적 시장에 대한 정치적 지원, 그리고 유럽 기업과 국내기업의 평등한 취급 등에 있어 언제나 조급한 시책이 요구되고 있다.

우리들은 또 기술 기반의 장기적 보호를 확장하는데 대해서도 주의를 기울여야 한다. 미국에서는 차세대의 항공기와 우주 및 방위기술의 개발에 종사하는 자는 모두 공통의 목적을 가지고 나아가고 있다. 그런데도 독일이나 유럽의 파트너들은 미국에서는 거의 생각조차 할 수 없는 국가 보조제도에 대항할만한 기술개발 정책을 책정하지 못하고 있다. 따라서 우리들은 과학적으로 매력 있는 기술뿐 아니라 특히 업적으로 중요한 기술에 관한 연구개발에 초점을 맞추는 일이 중요하다. 동시에 기술개발을 촉진할 길을 여는데 있어서도 미국에 비견할만한 방법을 탐구해야 하겠다.

후기

보잉사와 MD사가 합병했다는 소식이 전해지자 유럽에서는 이에 잇따른 미국 항공우주산업계의 기업 합병은 미국의 세계 제패를 향한 도전으로 받아들이고 유럽의 항공우주산업이 어떻게 해야 미국에 대항하여 살아 남을가에 대하여 논의가 갑자기 활발해진 일이

있었다.

1996년 하반기에 EU 사무국이 유럽의 항공우주산업이 이러한 도전에 응하기 위한 기본 시나리오인 "세계의 도전에 응함"이라는 보고서를 작성하여 EU 경제각료이사회에 제출하였다. 한편 각국의 항공우주산업협회로 구성된 유럽항공우주공업연합회(AECMA)는 "유럽 항공우주산업의 통일 정책을 향한 그 전망과 전략"이라는 장래구상안을 발표하였다.

위의 두 보고서가 모두 유럽항공우주회사(European Aerospace Company)의 단계적 창설 이외에는 미국의 거대 기업에 대항하여 살아 남을 길은 없다는 결론을 말하는 동시에 왜 유럽 독자의 항공우주산업의 존속이 필요한가에 대하여 설명하고 있다. 유럽이라고 하더라도 항공우주산업의 주요국은 영국, 프랑스, 독일의 3개국이며 1997년 12월 이들 3개국 정부간에 European Aerospace and Defense Company=EADC) 구상에 대하여 기본적으로 합의하고 각국의 당사자에 대하여 각기 합리화 구상안을 책정하도록 정부가 지시하도록 약속하여 각 기업은 1998년 3월말에 각각의 견해를 정부에 제출했다. 그러나 범 유럽을 망라한 참다운 유럽 항공우주산업회사가 실현되려면 아직 많은 난관이 있는 것이다.